

L'OMI

EN 50 LEÇONS



CAP SUR L'ENVIRONNEMENT AVEC HUMANIS



Retraite | **Prévoyance** | Santé | Épargne | Dépendance

3 GRANDS ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

**Protéger, c'est aussi s'engager pour l'environnement.
Avec un programme structuré autour
de 3 engagements majeurs, Humanis s'engage à :**

1. Être un acteur responsable et mobilisé pour l'environnement.
2. Réduire l'empreinte environnementale du groupe.
3. Innover en matière de biodiversité pour le bien-être des générations futures.

Pour en savoir plus sur notre programme H2E* : [humanis.com](https://www.humanis.com)

*Humanis s'Engage pour l'Environnement

DOC2222-01HUMANIS07-18 - Crédit photos : Adobe Stock.

Ce livret vous est offert par :



À travers son programme environnemental H2E « **Humanis s'Engage pour l'Environnement** », le groupe Humanis vise à sensibiliser aux enjeux écologiques.

L'un des engagements d'Humanis est de réduire son empreinte carbone en menant une politique énergétique responsable pour ses bâtiments, ses transports et son fonctionnement. Dans cette dynamique, le Groupe a actualisé son bilan carbone en 2018.

Pour répondre à l'objectif fixé, à savoir réduire de 15 % ses émissions directes de CO2, Humanis engage des mesures concrètes : travaux d'amélioration des bâtiments, soutien financier à l'achat d'un vélo électrique, indemnité kilométrique pour les trajets à vélo domicile-travail, formation à l'écoconduite par exemple.

En tant que groupe paritaire et mutualiste soucieux pour les générations futures, Humanis entend agir aujourd'hui pour vivre mieux demain.

Éric BUSSOLON,
Directeur du Développement durable d'Humanis

L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE EST À L'ÉVIDENCE TRÈS MÉCONNUE ; ELLE EST POURTANT LE SEUL LIEU PERTINENT POUR L'ÉLABORATION DE LA RÉGLEMENTATION MARITIME À L'INTERNATIONAL : LA MER EST SANS FRONTIÈRE.

AVEC CE LIVRET, ARMATEURS DE FRANCE VOUS INVITE À DÉCOUVRIR CETTE INSTITUTION PHARE : L'ONU DE LA MER.

I	PRÉSENTATION.....	10
II	ACTEURS.....	24
III	ORGANISATION.....	34
IV	ÉLABORATION DES CONVENTIONS.....	44
V	PRINCIPALES CONVENTIONS.....	54

THE IMO IS CLEARLY NOT WELL KNOWN OVER HERE, AND YET IT IS THE ONLY RELEVANT FORUM TO WORK ON MARITIME REGULATION AT AN INTERNATIONAL LEVEL, FOR THE SEA HAS NO BORDERS.

WITH THIS BOOKLET, ARMATEURS DE FRANCE INVITES YOU TO DISCOVER THIS LEADING INSTITUTION: THE UN OF THE SEA.

I	OVERVIEW.....	10
II	STAKEHOLDERS.....	24
III	ORGANISATION.....	34
IV	TREATY-MAKING PROCESS.....	44
V	MAJOR CONVENTIONS.....	54



La réponse se trouve dans le numéro de leçon indiqué

L 101

1. L'OMI C'EST :

- a** l'Organisation Marine Internationale
- b** l'Organisation Maritime Intergouvernementale
- c** l'Organisation Maritime Internationale

L 10

2. L'ÉDIFICE DEVANT LES BUREAUX DE L'OMI REPRÉSENTE :

- a** un marin solitaire
- b** deux marins britanniques
- c** un équipage de croisière

L 15

3. COMBIEN Y-A-T-IL D'ÉTATS MEMBRES À L'OMI ?

- a** 174
- b** 168
- c** 210

L 21

4. L'ASSEMBLÉE DE L'OMI SE RÉUNIT :

- a** une fois tous les deux ans
- b** deux fois par an
- c** une fois par an

5. PARMI LES COMITÉS DE L'OMI, CHERCHEZ L'INTRUS :

L 21

- a** le Comité pour la Sécurité maritime
- b** le Comité pour la Protection du milieu marin
- c** le Comité Juridique
- d** le Comité pour la Coopération technique
- e** le Comité pour la Complication des formalités

6. COMBIEN DE SOUS-COMITÉS SONT-ILS PRÉSENTS À L'OMI ?

L 24

- a** aucun
- b** 7
- c** 9

7. POUR ÊTRE PARTIE À UNE CONVENTION OMI, UN ÉTAT DOIT :

L 29

- a** être membre de l'OMI
- b** ratifier ou adhérer au texte
- c** avoir des représentants bilingues en anglais



The answer is in the lesson number indicated

L 1

1. IMO IS:

- a** the International Marine Organisation
- b** the Intergovernmental Maritime Organisation
- c** the International Maritime Organisation

L 10

2. THE SCULPTURE ERECTED IN FRONT OF IMO'S HEADQUARTERS REPRESENTS:

- a** a lone seafarer
- b** two British sailors
- c** a cruise ship's crew

L 15

3. HOW MANY MEMBER STATES WITHIN IMO?

- a** 174
- b** 168
- c** 210

L 21

4. THE IMO ASSEMBLY CONVENES:

- a** once every two years
- b** twice a year
- c** once a year

L 21

5. WHICH OF THE FOLLOWING CONVENTIONS DOES NOT CONCERN MARITIME SAFETY?

- a** Safety of Life at Sea (SOLAS)
- b** Standard of Training Certification and Watchkeeping (STCW)
- c** the Convention that established IMO
- d** The Marine Labour Convention (MLC)
- e** MARPOL 73/78

L 24

6. HOW MANY SUB-COMMITTEES DOES IMO INCLUDE?

- a** None
- b** 7
- c** 9

L 29

7. TO BE PARTY TO AN IMO CONVENTION A STATE SHOULD:

- a** be a member of IMO
- b** ratify or adhere to the regulation
- c** have bilingual representatives speaking English

- 8. SUITE AUX AUDITS DES ÉTATS, L'OMI :** L 33
- a** peut sanctionner les états audités
 - b** peut sanctionner les marins des états audités
 - c** n'a aucun pouvoir de sanction
- 9. QUELLE CONVENTION NE PORTE PAS SUR LA SÉCURITÉ MARITIME ?** L 37
- a** Safety of Life at Sea (SOLAS)
 - b** Standard of Training Certification and Watchkeeping (STCW)
 - c** la Convention portant création de l'OMI
 - d** Marine Labour Convention (MLC)
 - e** MARPOL 73/78
- 10. LE CODE ISPS A ÉTÉ MIS EN PLACE À LA SUITE :** L 39
- a** de l'attentat de Karachi
 - b** des attentats du 11-septembre
 - c** de la catastrophe de l'Erika
- 11. SÛRETÉ, CHERCHEZ L'INTRUS :** L 40
- a** le SSO
 - b** le Code ISM
 - c** le Code ISPS
- 12. QU'EST-CE QUE LE FIPOL ?** L 45
- a** le Fond International pour la Protection des Oursins et des Langoustes
 - b** une agence de l'OMI spécialisée dans la pollution par hydrocarbures
 - c** le Fond International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures

- 8. AFTER AUDITING THE STATES, IMO:** L 33
- a** may sanction the audited states
 - b** may sanction the seafarers of audited States
 - c** has no sanctioning power
- 9. WHICH OF THE FOLLOWING CONVENTIONS DOES NOT CONCERN MARITIME SAFETY?** L 37
- a** Safety of Life at Sea (SOLAS)
 - b** Standard of Training Certification and Watchkeeping (STCW)
 - c** the Convention that established IMO
 - d** The Marine Labour Convention (MLC)
 - e** MARPOL 73/78
- 10. THE ISPS CODE WAS IMPLEMENTED AFTER** L 39
- a** the Karachi terrorist attack
 - b** the September 11 attacks
 - c** the Erika sink
- 11. WHICH OF THE FOLLOWING IS NOT RELEVANT TO SECURITY?** L 40
- a** SSO
 - b** the ISM Code
 - c** the ISPS Code
- 12. WHAT IS IOPCF?** L 45
- a** the International Organisation for the Protection of Crabs and Frogs
 - b** an IMO agency specialising in oil pollution
 - c** the International Oil Pollution Compensation Funds

**PRÉSEN-
TATION**

**OVER-
VIEW**

QU'EST-CE QUE L'OMI

Créée en 1948, l'Organisation Maritime Internationale, aussi appelée « OMI », est une institution spécialisée des Nations Unies dans le domaine du transport maritime. 90% du commerce mondial étant transporté par la mer, l'OMI est chargée d'établir un cadre réglementaire équitable et

efficace, ayant vocation à s'appliquer dans le monde entier. L'industrie maritime est en effet, par sa nature même, essentiellement globale, et ce, dans toutes ses dimensions : géographique, économique, juridique, sociale, environnementale, etc.

WHAT IS IMO

Created in 1948, the International Maritime Organisation (IMO), is a specialized institution of the United Nations in the domain of the sea. 90% of world trade is conveyed by sea, and the IMO is responsible for establishing an

equitable and efficient regulatory framework worldwide. As a matter of fact, the maritime industry is essentially global in all its forms: geographic, economic, legal, social, environmental, etc.

L'ANCÊTRE DE L'OMI

Jusqu'au 22 mai 1982, l'organisation portait le nom d'Organisation Maritime Consultative Internationale. L'OMCI

est donc officiellement le premier organisme international chargé des questions exclusivement maritimes.

FORERUNNER TO THE IMO

Until 22nd May 1982, the organisation was called the International Maritime Consultative Organisation.

Therefore, IMCO was the first official international organisation in charge of all exclusively maritime issues.

L'ÉTAT DU DROIT AVANT L'OMI

La dimension internationale des questions maritimes ne date pas de la création de l'OMI. Dès le XVIIIème siècle, les États ont été amenés à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux ; entre autre le Traité d'Utrecht, en 1713, contenant des dispositions sur la pêche ou, plus récemment, en 1914,

le commencement des premiers travaux, relatifs à la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). À l'origine, à défaut d'une coopération suffisante entre les États, de nombreux litiges étaient portés devant la Cour internationale de justice.

THE STATE OF LAW PRIOR TO THE IMO

The international dimension of maritime matters didn't come about with the establishment of the IMO. As early as the 18th century, States were obliged to enter into bilateral or multilateral agreements. Such was the UTRECHT Treaty, in 1713, which laid out a number of provisions on fishing. More recently,

in 1914, the first steps were initiated to lay the ground work for the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Short of adequate inter-State cooperation mechanisms, many disputes have been taken to the International Court of Justice.

LA CONVENTION FONDATRICE DE L'OMI

Le texte international fondant l'OMI est la Convention portant création de l'Organisation Maritime Internationale signée en 1948 à Genève, qu'il faut distinguer de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. La Convention fondatrice

est entrée en vigueur en 1958, dix années au cours desquelles le rôle de l'OMI a été étendu aux enjeux environnementaux, à la question de la formation des gens de mer et aux problèmes d'ordre juridique.

THE IMO FOUNDING CONVENTION

The international agreement that created IMO was the Convention establishing the International Maritime Organisation signed in 1948 in Geneva, and not the United Nations' Convention on Maritime

Law. The founding Convention became effective in 1958 after ten years during which the role of IMO was extended to include environmental issues, seafarer training and legal matters.

DROIT MARITIME ≠ DROIT DE LA MER

Le droit maritime doit être distingué du droit de la mer. Le premier correspond à l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités liées à la mer, tandis que le second régit les rapports entre les États concernant l'utilisation de la mer et l'exercice de leur pouvoir sur les espaces maritimes. L'OMI

traite avant tout de droit maritime, même si nombre de ses règles découlent du droit de la mer. D'autres instances internationales régissent spécifiquement le droit de la mer tels que la Division des Affaires Maritimes et du Droit de la Mer des Nations Unies, et le Tribunal International du Droit de la Mer.

MARITIME LAW ≠ LAW OF THE SEA

Maritime Law must be distinguished from the Law of the Sea. The former corresponds to all the specific legal rules directly applicable to activities related to the sea, while the latter regulates the relationships between States regarding the use of the sea and the exercise of their power over maritime areas. The IMO primarily

deals with Maritime Law, even though numerous rules arose from the Law of the Sea. Other international entities focus their work on the Law of the Sea, such as the Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea (DOALOS) and the International Tribunal for the Law of the Sea.

CONVENTION DE MONTEGO BAY ET OMI : HIÉRARCHIE OU INTERDÉPENDANCE ?

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dite « Convention de Montego Bay » a été adoptée dans le cadre des Nations Unies. Elle n'est donc pas un texte issu de l'OMI. Elle établit un ordre juridique pour les mers et les océans en tenant compte de la souveraineté de tous les États. Elle fixe les règles relatives à la libre communication et circulation entre les pays, à l'utilisation pacifique des mers, à l'exploitation

équitable et efficace des ressources et à la préservation du milieu marin. En théorie, la Convention de Montego Bay prime sur la réglementation de l'OMI puisque ces États parties doivent en respecter les dispositions dans le cadre des travaux de l'OMI. En pratique, cette hiérarchie est toutefois restreinte puisque le commencement des premiers travaux, fait référence à l'OMI. Il s'agit donc de deux outils interdépendants.

MONTEGO BAY CONVENTION AND IMO: HIERARCHY OR INTERDEPENDENCE

The United Nations Convention on the Law of the Sea, more commonly known as the "Montego Bay Convention", was adopted within the framework of the United Nations. It was not drafted by the IMO. It sets up a legal framework for seas and oceans, while taking into account State sovereignty. It establishes the rules for free communication and circulation between countries, the peaceful use of seas, equitable exploitation of resources and the

preservation of the marine environment. In theory, the Montego Bay Convention prevails over any IMO regulations: the States signatories to the Montego Bay Convention must abide by its provisions within the framework of IMO work. In actual practice, there is no such prevalence, as the Montego Bay Convention itself refers to the IMO. In other words, these are two inter-related instruments.

LE RÔLE DE L'OMI

L'OMI a été créée dans le but de mettre fin aux mesures unilatérales prises par les États. Il s'agissait d'éviter les comportements protectionnistes qui entravent l'expansion de la navigation. L'OMI a ainsi permis une

meilleure coopération entre les États et une harmonisation des normes à l'échelle mondiale en matière de sécurité, sûreté et performance environnementale des transports maritimes internationaux.

THE ROLE OF THE IMO

The IMO was created to put an end to unilateral State measures. The goal was to avoid protectionist behaviour that hinders the expansion of navigation. Hence, the establishment of the IMO has enabled cooperation among

Member States to be improved, and, on the other hand, safety, security and environmental legislation concerning maritime transport to be harmonized on an international scale.

L'OMI SOUTIENT LES PAYS ÉMERGENTS

Chaque année, de nombreuses actions (séminaires, ateliers, conférences) sont menées en faveur des pays émergents pour faciliter la mise en œuvre des mesures adoptées par l'OMI. Ces manifestations d'assistance

technique et de formation peuvent être organisées directement dans les pays concernés ou au siège de l'OMI. Ainsi, l'OMI a permis la création ou le développement de structures telles que des Académies maritimes.

THE IMO SUPPORTS EMERGING COUNTRIES

Every year, various events (seminars, workshops, lectures) are organized in favour of developing countries to facilitate the implementation of the measures adopted by the IMO. These technical actions and professional

training courses can take place either in the countries concerned or at the IMO headquarters. Thus, the IMO has supported the creation and development of several entities such as maritime Academies.

L'ÉCOLE DE L'OMI

L'OMI a mis en place 3 centres de formation internationaux :

- The World Maritime University (WMU), établie en Suède en 1983, destiné à former des hauts fonctionnaires de pays émergents ;
- The International Maritime Law Institut (IMLI), basé à Malte, offre des formations juridiques ;

• The International Maritime Safety, Security and Environment Academy (IMSSEA), basée à Gênes, propose des formations techniques. Par ailleurs, l'OMI finance des formations techniques IPER (Institut portuaire d'enseignement et de recherche) au Havre.

IMO TAKES YOU BACK TO SCHOOL

The IMO has set up 3 international training centres:

- The World Maritime University (WMU), established in Sweden in 1983, offers training geared towards senior civil servants from emerging countries;
- The International Maritime Law Institute (IMLI), based in Malta,

provides legal training;

• The International Maritime Safety, Security and Environment Academy (IMSSEA), based in Genoa, offers technical training. The IMO also finances IPER (Port Institute for Education and Research) technical training sessions in Le Havre.

LONDRES ET L'OMI : UNE HISTOIRE DE CŒUR !

Le siège de l'OMI est à Londres, au 4 Albert Embankment. L'OMI est la seule agence spécialisée des Nations Unies installée au Royaume-Uni pour des raisons historiques : le Royaume-Uni a toujours joué un rôle fondamental dans le monde maritime international. Le bâtiment de l'OMI a été rénové en 2008. Les nouveaux locaux offrent, depuis

la terrasse du restaurant, une vue imprenable sur Londres, la Tamise et l'Abbaye de Westminster. Sa façade est composée d'une sculpture de Michael Sandle représentant un marin solitaire à la proue d'un navire de commerce. Il s'agit, depuis septembre 2001, du mémorial international des marins du monde.

LONDON AND THE IMO: A LOVE STORY!

The IMO headquarters are located in London at 4 Albert Embankment. It is the only dedicated UN agency that is based in the UK, and the reason can be found in history: the United Kingdom has always played a central role in shipping. The IMO building was refurbished in 2008: from their restaurant terrace, the

new premises offer an unbeatable view over London, the river Thames and Westminster Abbey. The facade includes a sculpture by Michael SANDLE and represents a lone seafarer at the bow of a merchant ship. Since September 2001, this sculpture has served as a memorial to the world's seafarers.

L'HOMMAGE AUX MARINS ET À LA MER

L'OMI organise chaque année de nombreux événements rendant hommage à la mer et aux marins, notamment lors de la journée mondiale de la mer en septembre, de la journée mondiale des gens de mer en juin, ou au travers de la remise de

prix : le Prix maritime international et le Prix de l'OMI pour acte héroïque en mer. Tous ces événements contribuent à sensibiliser le grand public sur les activités de l'organisation et mettre à l'honneur les gens de mer à travers le monde.

IN TRIBUTE TO SAILORS AND THE SEA

Every year, the IMO organizes several events paying tribute to the sea and to sailors, especially on World Maritime Day in September, the Day of the Seafarer in June, or through award ceremonies: the International Maritime Prize and the IMO prize for

heroic acts at sea. All these events raise public awareness of all the organisation's activities and, more generally of the contribution of seafarers around the world to ensure the well-being of everyone.

L'OMI ACCESSIBLE À TOUS

L'OMI est composée d'un centre des connaissances maritimes qui met à disposition ses collections, ses ressources d'information et ses services à la disposition du secrétariat général, des États membres, mais également des étudiants et doctorants portant un intérêt

particulier au secteur maritime. Les travaux de l'organisation peuvent également être facilement retrouvés en ligne via une inscription sur IMODOCS. Un certain nombre de documents sont accessibles au public. Il suffit de créer un compte pour y avoir accès.

IMO ACCESSIBLE TO ALL

The IMO is comprised of a Maritime Knowledge Centre, which makes available its collections, information resources and services to the central secretariat, the Member States, and also to students and doctoral students with a particular interest

in the maritime sector. The work of the organisation can also easily be found online with a registration on IMODOCS. A number of documents are publicly available. You just need to create an account to access it.

ACTEURS

**STAKE-
HOLDERS**

QUI TRAVAILLE À L'OMI ?

Environ 300 personnes travaillent à temps plein à l'OMI auprès du Secrétariat général. Comparé à d'autres organisations internationales, c'est un effectif relativement limité. À titre de comparaison, l'Organisation Mondiale du Commerce compte près

de 700 personnes. Le personnel du Secrétariat de l'OMI, à la différence des représentants permanents des États membres, ne prend aucune décision sur le fond ; son rôle est de faciliter le travail des États et de promouvoir l'organisation à l'échelle internationale.

WHO WORKS AT THE IMO?

IMO boasts some 300 full-time employees working under the Secretary-General. This figure is quite small compared with other international organisations: (e.g.: WTO has 700). Unlike the representatives

of member states, the full-time staff does not have any decision-making power on basic issues; their role is to facilitate the work of the States and promote the Organisation on the international stage.

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OMI

Depuis 2016, M. Kitack Lim, de nationalité Sud-coréenne, est le Secrétaire général de l'OMI. Il a été réélu en 2018 pour effectuer un second mandat de 4 ans qui débutera en 2020. Parmi ses prédécesseurs, l'un était français : M. Jean Roullier qui

fut Secrétaire général de 1964 à 1967. La mission principale du Secrétaire général de l'OMI est de soutenir et de développer la crédibilité de l'organisation. Il est nommé par le Conseil de l'OMI avec l'approbation de l'Assemblée.

SECRETARY-GENERAL OF IMO

Since 2016, Mr Kitack Lim, a south-Korean citizen, is the Secretary-General of the IMO. He was re-elected in 2018 for a second four-year term commencing in 2020. One of his predecessors was French: Jean Roullier was Secretary-General from

1964 to 1967. The main mission of the IMO's Secretary-General is to support and raise the credibility of the organisation. He is appointed by the IMO Council with the agreement of the Assembly.

LES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

L'OMI est constituée de 174 États membres et de 3 États membres associés (Hong Kong-Chine, Macao-Chine, et les Îles Féroé-Danemark). Beaucoup d'États sont membres

depuis la création de l'OMI, comme le Royaume-Uni, présent depuis 1949. La France a rejoint l'organisation en 1952.

IMO MEMBER STATES

The IMO is comprised of 174 Member States and 3 associate members (Hong Kong-China, Macao-China, and the Faeroe Islands-Denmark). Many

States have been members since the IMO's creation, such as the United Kingdom, a member since 1949. France joined the organisation in 1952.

L'UE À L'OMI : UNE FAUSSE BONNE IDÉE

L'Union Européenne (UE) n'est ni membre de l'organisation, ni même observateur. Pour que l'UE adhère en tant que membre plénier, il faudrait modifier la convention portant sur la création de l'OMI. 27 voix souveraines

ne pèsent-elles pas plus qu'une seule voix communautaire ? À noter, avant chaque comité, une concertation des États membres de l'UE permet de définir la position commune à adopter.

THE EU AT IMO: A BAD GOOD IDEA

The European Union is neither a member of the organisation, nor even an observer. For the EU to become a full-fledged member, the founding Convention of the IMO would have to be amended. Would the vote of 27

sovereign members not have more weight than that of one single EU member? Note, before each committee, consultation between EU Member States allows a common position to be adopted.

REPRÉSENTANTS DES ÉTATS ET OBSERVATEURS : QUELLE DIFFÉRENCE ?

Chaque État membre nomme des représentants à l'OMI pour participer aux débats et travaux des comités ou des sous-comités. Il peut s'agir de représentants permanents en titre, souvent ambassadeurs, ou de délégués ponctuels. Les

observateurs, quant à eux, s'ils peuvent assister les travaux des représentants, n'ont aucun pouvoir décisionnel. Il existe deux catégories d'observateurs : les organisations non gouvernementales et les organisations intergouvernementales.

STATE REPRESENTATIVES AND OBSERVERS: WHAT'S THE DIFFERENCE?

Each Member State appoints representatives to the IMO to take part in the proceedings and work of the various committees and sub-committees. These may be permanent official representatives such as ambassadors or intermittent

delegates. Although observers may assist the work of representatives, they take no part in the decision-making process. There are two distinct categories of observers: non-governmental organisations and intergovernmental organisations.

LES ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES

Afin d'obtenir le statut consultatif auprès de l'OMI, les organisations non gouvernementales (ONG) sont dans l'obligation de remplir plusieurs critères : elles doivent démontrer que leurs activités ont un lien direct avec les travaux menés par l'organisation et qu'elles seront en mesure d'apporter une véritable contribution, notamment technique, à cette dernière. Il est également impératif

que les ONG possèdent une dimension internationale et que leur action ne se limite pas à une région particulière mais soit déployée dans le monde entier. Après examen par le Conseil de l'OMI, l'Assemblée approuve les demandes de statut consultatif. Actuellement, 81 ONG bénéficient de ce statut, parmi lesquelles l'Association internationale des armateurs (International Chamber of Shipping).

NON-GOVERNMENTAL ORGANISATIONS

In order to obtain consultative status within the IMO, non-governmental organisations (NGOs) must satisfy several criteria. They have to demonstrate a direct link between their activities and the IMO's work, and that they can make a substantial contribution to the work of the IMO, in particular technical. Last but not

least, their activities must be truly international. Following consideration by the Council, the Assembly approve applications for consultative status. There are currently 81 international non-governmental organisations with consultative status, including the International Chamber of Shipping (ICS).

LES ORGANISATIONS INTERGOUVERNEMENTALES

Les organisations intergouvernementales dont les intérêts et les activités sont liés aux objectifs de l'OMI peuvent conclure des accords de coopération avec l'organisation. Il s'agit d'améliorer la coordination entre les différentes organisations concernant le traite-

ment de questions d'intérêts communs. Actuellement, 64 organisations intergouvernementales ont signé des accords de coopération avec l'OMI, parmi lesquelles l'Autorité internationale des fonds marins et la Commission Européenne.

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATIONS

Intergovernmental organisations whose interests and activities are related to the IMO's objectives, may sign cooperation agreements with the organisation. The goal is to improve coordination between the different organisations on issues of

common interest. To date there are 64 intergovernmental organisations that have signed cooperation agreements with the IMO, including the International Seabed Authority and the European Commission.

LE BUDGET DE L'OMI

Le budget de l'OMI est calculé et approuvé tous les deux ans. La contribution des États membres représentent approximativement les deux-tiers du budget total de l'OMI. Les cotisations sont calculées sur la base du tonnage de la flotte marchande de chaque État. Ainsi, les plus gros contributeurs sont les États qui disposent des capacités

effectives de transport maritime les plus importantes. En 2017, le budget de l'OMI s'élevait à £33 154 000. Il est important de noter que le montant des cotisations n'impacte pas les droits de vote : chaque pays dispose d'une voix. Il est donc primordial pour les États de déléguer des représentants assidus et actifs.

THE IMO BUDGET

The IMO's budget is drawn up and approved on a two-year cycle. About two thirds of the total IMO budget comes from Member States' contributions. This contribution is based on the tonnage of each State's merchant fleet. The highest contributors are therefore those

States with the largest actual shipping capacity. In 2017, the IMO budget amounted to £33,154,000. The level of contributions does not, however, affect voting rights, as all governments participate on an equal footing. It is therefore crucial that States appoint devoted representatives.

**ORGA-
NISATION**

**ORGA-
NISATION**

COMMENT EST ORGANISÉE L'OMI ?

L'OMI est composée d'une Assemblée, d'un Conseil et de cinq comités permanents, eux-mêmes parfois assistés de sous-comités.

L'Assemblée est l'organe directeur de l'OMI. Elle est constituée de tous les États Membres et se réunit une fois tous les 2 ans en session ordinaire ; elle peut également tenir une session extraordinaire si besoin.

Le Conseil est l'organe exécutif de l'OMI. Son rôle consiste à superviser

les travaux de l'organisation qui sont examinés au sein des comités techniques en fonction des thèmes abordés. Chaque comité réunit tous les États membres et traite des questions relevant de son champ de compétence. Il existe un comité pour :

- la « sécurité maritime »
- la « protection du milieu marin »
- la « coopération technique »
- la « simplification des formalités »
- les questions « juridiques »

HOW IS THE IMO ORGANISED?

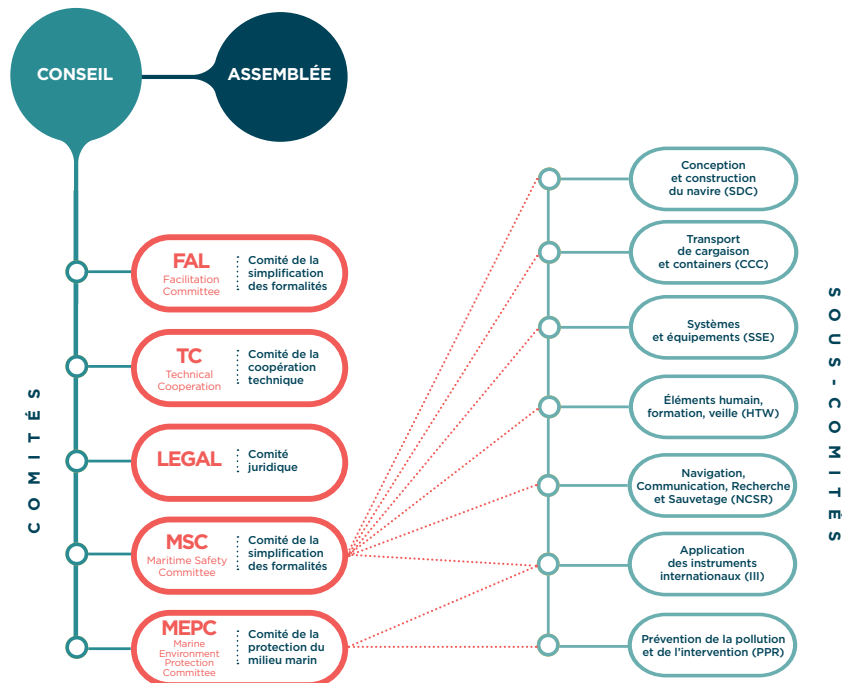
The IMO is comprised of an Assembly, a Council and 5 standing committees, sometimes also sitting in the form of sub-committees.

The Assembly is the governing body of the IMO. It is comprised of all Members States and meets in ordinary session every two years; it can also hold extraordinary sessions if necessary.

The Council is the executive organ of the IMO. Its role is to monitor the

work of the organisation, which is discussed in technical committees according to the issues. Each committee includes all Members States and deals with issues around its area of expertise. There is a committee for:

- Maritime safety
- Marine environmental protection
- Technical cooperation
- Facilitation
- Legal issues



LE COMITÉ POUR LA SÉCURITÉ MARITIME

Le comité pour la sécurité maritime (dit « MSC ») est l'organe technique de l'OMI. Tous les États membres y ont un représentant. Le MSC réglemente les enjeux internationaux relatifs à la navigation, la construction et l'équipement des navires, la prévention des collisions, la manutention des marchandises dangereuses, la

prévention des abordages et tout autre sujet ayant un rapport direct avec la sécurité en mer. Ce comité adopte les amendements à des conventions majeures, telles que la convention relative à la prévention des accidents ou SOLAS (Safety of Life at Sea). Il peut aussi soumettre des recommandations à l'Assemblée.

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE

The MSC or "Maritime Safety Committee" is the IMO's senior technical body and every member state has a representative sitting on this committee. The MSC works on various international issues related to navigation, shipbuilding and fitting, collision prevention, handling

of hazardous goods and any other matters related to safety at sea. The Committee adopts amendments to major conventions such as SOLAS (Safety of Life at Sea) and it may also from time to time submit recommendations to the assembly.

LE COMITÉ POUR LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

Le comité pour la protection du milieu marin » (dit « MEPC »), examine toutes les questions relatives à la prévention et la lutte contre les pollutions entrant dans le champ de compétence de l'OMI. Il est le premier organe subsidiaire de l'Assemblée à avoir été créé, ce qui traduit une préoccupation majeure de l'OMI pour les questions

environnementales. Il est compétent pour amender les conventions portant sur les enjeux environnementaux tels que la convention relative à la prévention de la pollution par les navires ou MARPOL (Marine Pollution Convention), et adopter les mesures visant à faciliter leur mise en œuvre.

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE

The MEPC or "Marine Environment Protection Committee", examines any issues regarding the prevention of and fight against pollution that falls within the jurisdiction of the IMO. It was the first subsidiary organ of the Assembly to be established, reflecting the IMO's level of concern for these

environmental issues. It is responsible for amending any conventions relating to environmental issues, such as the convention on the prevention of pollution from ships, or MARPOL (MARine POLLution Convention), and for adopting measures to facilitate their implementation.

LES SOUS-COMITÉS

Les comités de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin représentent les 2 plus importants comités de l'OMI et sont donc assistés dans leurs travaux par 7 sous-comités :

1. du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) ;
2. de la conception et de la construction du navire (SDC) ;
3. de l'application des instruments de l'OMI (III) ;
4. de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR) ;
5. de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) ;
6. des systèmes et de l'équipement du navire (SSE) ;
7. de la prévention de la pollution et de l'intervention (PPR).

THE SUB-COMMITTEES

The "Maritime Safety" and "Marine Environment Protection" committees are the 2 most important committees in the IMO and are assisted by 7 sub-committees:

1. Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC);
2. Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC);
3. Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III);
4. Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR);
5. Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW);
6. Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE);
7. Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR).

LE COMITÉ JURIDIQUE

Le comité juridique (dit «LEG ») a été constitué, à l'origine, pour traiter les problèmes juridiques posés par l'accident du Torrey Canyon en 1967. Il est devenu ensuite un comité permanent, chargé d'examiner toutes les questions juridiques

qui relèvent de la compétence de l'organisation. Même si le premier objectif de l'OMI est de régler les problèmes de sécurité, elle prend désormais en considération les questions de responsabilité et d'indemnisation des dommages.

THE LEGAL COMMITTEE

The "Legal" Committee (LEG) was initially established to tackle the legal issues that arose from the Torrey Canyon accident in 1967. Thereafter, it became a standing committee in charge of examining all legal matters

falling within the jurisdiction of the IMO. Even though the IMO's primary objective is to address safety issues, it can now also consider issues of liability and damage claims.

LE COMITÉ POUR LA COOPÉRATION TECHNIQUE

Le comité coopération technique (dit « TCC ») est chargé de coordonner les activités d'assistance technique fournies par l'OMI. Il accompagne tout particulièrement les pays émergents dans la mise en œuvre

de la réglementation de l'OMI. Première organisation à avoir reconnu officiellement un organe de ce type dans son acte constitutif, l'OMI tend à harmoniser progressivement le droit maritime international.

THE TECHNICAL CO-OPERATION COMMITTEE

The TC or "Technical Cooperation Committee" coordinates the technical assistance activities provided by IMO. In particular, it supports emerging countries in enforcing IMO

regulations. As the first organisation to have officially recognised such a body within its statutes, the IMO intends to gradually harmonise international maritime law.

LE COMITÉ POUR LA SIMPLIFICATION DES FORMALITÉS

Le comité simplification des formalités (dit « FAL ») est chargé de faciliter le trafic maritime international en réduisant les formalités et en simplifiant les documents requis pour l'entrée et

la sortie des navires dans les ports. Le comité doit trouver un équilibre adéquat afin de concilier les enjeux de sûreté maritime et de développement du commerce international.

THE FACILITATION COMMITTEE

The "Facilitation Committee" (FAL) is in charge of facilitating international maritime traffic by reducing the amount and complexity of paperwork for ships as they enter and exit

harbours. The committee must find a suitable balance to reconcile the issues of maritime safety and the development of international trade.

**ÉLABORATION
DES
CONVENTIONS**

**TREATY
MAKING
PROCESS**

LES DIFFÉRENTES PHASES D'ÉLABORATION ET DE MISE EN ŒUVRE DES CONVENTIONS

L'élaboration des conventions et autres instruments contraignants résulte d'une procédure stricte comprenant différentes phases. L'examen d'un texte par un des comités débute à la suite d'une soumission déposée soit par l'un des États membres, soit par une ONG ou une OIG devant être soutenue par au moins un État membre, soit par le Secrétaire général. Suite à son intégration au programme, la

proposition est examinée par les sous-comités puis par le comité adéquat. La proposition est ensuite soumise au vote et doit être adoptée par une majorité d'États. Ainsi l'adoption constitue la phase au cours de laquelle l'ensemble des États s'accorde sur le texte définitif et le signe. Cependant une dernière étape, celle de la ratification, doit avoir lieu pour que le texte devienne obligatoire dans chaque État membre.

STAGES OF DEVELOPMENT OF CONVENTIONS

The treaty-making process is the result of a strict procedure divided into several steps. First a proposal must be put forward, either by a Member State, by an NGO or IGO supported by a Member state, or by the Secretary-General. After being integrated in the work program, a substantive consideration of the proposal is made by the committees

and sub-committees. The proposal is then submitted to a vote and may be adopted if supported by a majority of States. Thus, the adoption is the stage in which Member States agree on the final drafting of the text and sign it. However, one last crucial step must be accomplished in order to make IMO instruments binding on each Member State.

RATIFIER N'EST PAS JOUER

La ratification constitue l'acte par lequel un État exprime sa volonté d'être lié par une convention et s'engage à l'exécuter. Ainsi, ce n'est pas parce qu'un État est membre de l'OMI qu'il est partie à toutes les conventions établies au sein de l'organisation. Pour qu'il devienne partie à une convention, un État doit

la signer et la ratifier ou y adhérer. À l'inverse, un État peut être partie à l'une des conventions de l'OMI alors même qu'il n'en est pas membre (ex. : la Principauté d'Andorre qui a ratifié la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et son Protocole de 1988).

MEMBERS IN AND MEMBERS OUT

Ratification is when a State expresses its wish to be bound by a convention and commits to execute it. Thus, for a State, to be a member of the IMO does not mean to be a party to all the conventions established within the organisation. To become a party to a convention, a State must sign and ratify or

commit to it. Conversely, a State may be party to one of the IMO conventions even though it is not a member (e.g. the Principality of Andorra which has ratified the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation and its 1988 Protocol).

LES CONVENTIONS DE L'OMI RATIFIÉES PAR LA FRANCE : PEUT MIEUX FAIRE ?

La France a ratifié 46 textes (conventions, annexes et protocoles) dont les conventions MARPOL, SOLAS, STCW ou encore CLC. Il est toutefois surprenant que certaines conventions, comme celle sur les soutes de navires (Convention Bunker 2001, entrée en vigueur en 2008), n'ait pas été ratifiée avant 2009. Une France maritime forte se doit de ratifier les conventions internationales avec célérité.

IMO CONVENTIONS RATIFIED BY FRANCE: COULD DO BETTER?

France has ratified 46 texts (conventions, annexes, protocols) including MARPOL, SOLAS, STCW or CLC. It remains surprising, however, that the 2001 Bunkers Convention, enforced in 2008, was not ratified until 2009. A strong French maritime nation needs to ratify international conventions rapidly.

LES RÉOLUTIONS NE VALENT PAS LES CONVENTIONS

Les résolutions, adoptées par l'un des Comités ou l'Assemblée de l'OMI, doivent être différenciées des conventions. Si les parties à une convention sont tenues d'en mettre en œuvre les dispositions, ce n'est pas toujours le cas pour les résolutions. Ces dernières peuvent prévoir des règles obligatoires telles que des amendements aux conventions ou des codes et recueils mais également des directives sans force obligatoire. Toutefois, eu égard à l'importance de leur contenu, en pratique, les États les intègrent dans leur législation.

RESOLUTIONS ARE NOT AS BINDING AS CONVENTIONS

Resolutions, adopted by one of the Committees or the IMO Assembly, should be distinguished from conventions. While the parties to a convention are required to implement its provisions, the same does not apply to resolutions. The latter may provide for mandatory rules such as amendments to conventions or codes as well as non-binding instruments like guidelines. However, given the importance of their content, in practice, States incorporate them into their legislation.

MODIFIER UNE CONVENTION DE L'OMI : MODE D'EMPLOI

L'évolution rapide des enjeux dans le monde maritime nécessite d'amender régulièrement les conventions. En général chaque convention ou traité prévoit, dans ses clauses, les conditions de sa révision. À l'origine, un certain nombre d'États devait avoir accepté les amendements pour qu'ils entrent

en vigueur. En pratique, ce procédé complexe retardait l'application effective des textes amendés. La procédure de l'acceptation tacite a donc été mise en place : l'amendement entre en vigueur si, à l'expiration d'un délai convenu, un nombre déterminé d'États contractants ne s'y est pas opposé.

HOW TO AMEND AN IMO CONVENTION

The fast-changing picture of international maritime issues regularly calls for conventions to be amended. Each convention or treaty provides the conditions for review in its clauses. Initially, amendments came into force only after a percentage of contracting States accepted them. In practice, this complex procedure tended

to delay the actual enforcement of amended texts. To this end, a new "tacit acceptance" procedure was implemented whereby an amendment will become effective if, after a predetermined period of time, a given number of contracting States has not opposed it.

L'OMI NE PEUT PAS SANCTIONNER LES ÉTATS

L'OMI ne peut pas sanctionner les États membres. En effet, même si les conventions établies par l'organisation

ont valeur obligatoire, l'OMI n'a aucun pouvoir de sanction vis-à-vis des États qui conservent leur souveraineté.

IMO CANNOT SANCTION STATES

The IMO cannot sanction Members States. In fact, although the conventions established by the

organisation are binding, IMO enjoys no sanctioning power vis-à-vis the States which retain full sovereignty.

LE POUVOIR DE CONTRÔLE DE L'OMI

Si l'OMI n'a juridiquement aucun pouvoir de sanction vis-à-vis des États membres, de nouvelles pratiques tendent progressivement à changer la donne. Ces dernières années, l'OMI s'est donné une nouvelle mission : garantir la mise en œuvre efficace de ses mesures.

Afin d'y parvenir, elle peut envoyer des experts pour auditer leur mise en application effective par les États membres. À noter : les audits doivent être volontaires. En 2006, le Chili et le Danemark ont été les premiers à tenter l'expérience.

IMO'S POWER OF CONTROL

Although the IMO has no legal power to sanction Member States, new practices are currently emerging that might change that. Over the last few years, the IMO has assigned itself a new mission: to guarantee effective enforcement of its measures.

In order to do so, it will send experts to audit actual implementation of its rules and regulations by the Member States. These audits are done on a voluntary basis. In 2006, Chile and Denmark were the first states to volunteer.



**PRINCIPALES
CONVENTIONS**

**MAJOR
CONVENTIONS**

LES GRANDES CONVENTIONS DE L'OMI

Une cinquantaine de textes a été adoptée sous l'effigie de l'OMI. Parmi ces textes, les conventions peuvent être regroupées en 3 catégories :

- les conventions relatives à la prévention des accidents (SOLAS) ou de la pollution marine (MARPOL) ou encore des gens de mer (STCW) ;
- les conventions concernant les moyens d'action, telle que la

Convention sur la recherche et le sauvetage en mer (SAR) ;

- les conventions relatives à l'indemnisation et aux régimes de responsabilité, telle que la Convention de 1971 portant création d'un Fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

MAJOR IMO CONVENTIONS

Some fifty texts have been adopted within the IMO. Among these, conventions may be classified into 3 categories:

- conventions aimed at the prevention of accidents (SOLAS), marine pollution (MARPOL), or to protect Seafarers (STCW);

• conventions concerning the means of action, such as the Search and Rescue Convention (SAR);

- conventions relating to liability and compensation mechanisms, such as the 1971 Convention establishing an International Oil Compensation Fund (FIPOL).

L'OMI DISTINGUE LA SÉCURITÉ DE LA SÛRETÉ

Il faut distinguer sécurité et sûreté maritimes. Il s'agit de deux notions différentes traitant de problématiques distinctes et faisant l'objet de conventions séparées au sein de l'OMI. La notion de sécurité se rapporte au matériel et vise à prévenir les incidents

et accidents techniques, tels que les abordages ou les pollutions. La notion de sûreté se rapporte à l'humain et vise à protéger les navigants contre des actions illicites intentionnelles, tels que le terrorisme ou la piraterie.

IMO DRAWS A DISTINCTION BETWEEN SAFETY AND SECURITY

Safety should be distinguished from security. These are two different concepts that are addressed by separate mechanisms and conventions within the IMO. The notion of safety refers to equipment and aims to prevent technical

incidents and accidents such as collisions or pollutions. The notion of security refers to human beings and aims at protecting seafarers against intentional unlawful acts such as terrorism or piracy.

LA CONVENTION SOLAS

La Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 est entrée en vigueur en 1980 et a fait l'objet de nombreux amendements. Ce texte est le plus important de tous les traités internationaux en matière de sécurité des navires. Plus précisément, la convention SOLAS

régule le contrôle des différents types de navires, ainsi que les documents à bord en matière de sécurité. Elle ne s'applique, sauf exception, qu'aux voyages internationaux des navires de charge d'une jauge brute supérieure à 500 ou des navires à passagers.

SOLAS CONVENTION (SAFETY OF LIFE AT SEA)

The 1974 Convention on Safety of Life At Sea, entered force in 1980 and has been amended a number of times in order to take account of recent developments. This is the most important of all international treaties in terms of ship safety. More precisely, the SOLAS Convention

governs the control of the various types of ships and their on-board safety-related documentation. Except otherwise stated, it only applies to international voyages for cargo ships with a gross tonnage of 500 T or to passenger ships.

LE CODE INTERNATIONAL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le code ISM de 1993 régule à l'échelle internationale la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires. Chaque compagnie maritime doit désigner un responsable de la gestion de la sécurité à bord du navire et à terre (ayant un

haut niveau de responsabilité au sein de la compagnie). Les procédures mises en place par le code doivent être dressées sur le manuel de gestion de sécurité ; une copie doit rester à bord du navire.

THE INTERNATIONAL SAFETY MANAGEMENT CODE

The ISM (International Safety Management) Code governs the management of ship operational safety at an international scale. Every shipping company should therefore appoint a safety manager both on-board and off-board operations

(with a high level of responsibility within the company). The procedures implemented by this Code should be documented in the safety management manual, one copy of which should remain onboard.

LE CODE POUR LA SURETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

En réaction aux attentats du 11 septembre 2001 et à l'attaque du Limburg par une vedette kamikaze en octobre 2002, l'OMI a mis en place l'« International Ship and Port Security » (ISPS) : code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Il s'agit d'un code en deux parties (une partie

impérative et une partie facultative). Il a été adopté en 2002 dans le cadre de la convention SOLAS. Le code ISPS est en vigueur depuis juillet 2004 et est applicable à bord des navires et dans les ports. Il impose notamment un plan de sûreté pour chaque navire et chaque infrastructure portuaire.

THE SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE

In the wake of the 2001 September 11 attacks and that of the Limburg by a suicide dispatch boat in October 2002, the IMO decided to set up the "International Ship and Port Security" (ISPS), an international code for the security of ships and port facilities. This is a two-part code (one is mandatory,

and the other is optional). It was adopted in 2002 as part of the SOLAS Convention. The ISPS Code has been in force since July 2004 and is applicable onboard vessels and in ports. Amongst other things, it imposes a security plan for every ship and port facility.

QUELS HOMMES POUR ASSURES LA SURETÉ À BORD ET À TERRE ?

- le SSO (Ship Security Officer) est le responsable « sûreté » à bord. Nommé(e) par la compagnie, cet « Agent de sûreté du navire » met en œuvre le plan de sûreté défini (SSP - Ship Security Plan)
- le CSO (Company Security Officer) est le responsable « sûreté » de la compagnie à terre. Nommé(e) par la compagnie, cet « Agent de

sûreté de la compagnie » participe à l'élaboration du plan de sûreté et il est l'interlocuteur du SSO et/ou du capitaine en cas de difficulté.

- le PFSO (Port Facility Security Officer) est le responsable « sûreté » intervenant dans les ports. Il met en œuvre le plan de sûreté de l'installation portuaire.

THE PEOPLE IN CHARGE OF SECURITY ABOARD AND ONSHORE

- The SSO (Ship Security Officer) is the person in charge of "security" onboard vessels. Appointed by the company, this officer implements the SSP - Ship Security Plan.
- The CSO (Company Security Officer) is the shore-based security person for the company. Appointed by the company, the CSO takes

part in preparing the Security Plan and is the point of contact of the SSO and/or the captain in the event of a problem.

- The PFSO (Port Facility Security Officer) is the security-related person based in the port. He is in charge of the facilities' harbour security plan.

QUELS ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX POUR L'OMI

Les questions environnementales sont au cœur des préoccupations de l'OMI et de ses États membres. La pollution par les hydrocarbures, la pollution de l'atmosphère, le recyclage des navires, les eaux de ballast et les déchets des navires sont autant de sujets de réflexion et d'action de l'OMI en matière

environnementale. L'adoption de la stratégie initiale pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime lors du MEPC 72 en avril 2018 constitue une étape historique dans la lutte contre le réchauffement climatique, thème phare de la journée mondiale de la mer en 2009.

WHAT ARE THE IMO'S ENVIRONMENTAL CHALLENGES?

Environmental issues are at the core of the IMO's and its Member States' concerns. Oil pollution, air pollution, ships recycling, ballast water and other waste from ships are as many themes for reflection and action by IMO in terms of the environment.

The adoption of the initial strategy for the reduction of greenhouse gas emissions from maritime transport during MEPC 72 in April 2018 is a historic step in the fight against global warming, a leading theme in the 2009 Day of the Sea.

LA CONVENTION MARPOL

La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires est le traité international majeur pour la protection de l'environnement marin. Adoptée en 1973, la convention a été complétée par 2 protocoles en 1978 et 1997 et fait encore régulièrement l'objet

d'amendements. La convention MARPOL n'est entrée en vigueur que le 2 octobre 1983. Tous les navires battant pavillon d'un État partie à la convention MARPOL sont soumis aux dispositions du texte et ce, quel que soit leur lieu de navigation.

MARPOL CONVENTION

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) is the most prominent international treaty for protection of the marine environment. Adopted in 1973, this convention actually combines two previous texts respectively adopted in 1973 and

1978 and regularly amended since. The MARPOL Convention only became effective on 2 October 1983. All ships that fly the flag of a State which is party to the MARPOL Convention are subject to its provisions irrespective of the region they are sailing in.

À CHACUN SES ANNEXES

La convention MARPOL est constituée de 6 annexes :

- Annexe I : pollution par les hydrocarbures ;
- Annexe II : substances liquides nocives transportées en vrac ;
- Annexe III : substances nuisibles en colis ;

- Annexe IV : eaux usées des navires ;
- Annexe V : ordures des navires ;
- Annexe VI : pollution de l'atmosphère par les navires.

Les États ont la possibilité d'être parties à la convention sans pour autant être parties à toutes les annexes. La France a ratifié les 6 annexes.

ANNEXES FOR ALL...

The MARPOL Convention comprises 6 annexes:

- Annex I: Pollution by Oil;
- Annex II: Pollution by Liquid Noxious Substances in Bulk;
- Annex III: Pollution by Harmful Substances Carried at Sea in Packaged Form;
- Annex IV: Pollution by Sewage from Ships;

- Annex V: Pollution by Garbage from Ships;
 - Annex VI: Air Pollution from Ships.
- States may be parties to the Convention without necessarily subscribing to all Annexes. France has ratified all 6 Annexes.

LA POLLUTION PAR HYDROCARBURES : UNE RÉPARATION INTÉGRALE

La réparation intégrale des dommages de pollution par hydrocarbures, consécutifs à un accident de mer subi par un pétrolier, est assurée grâce à un mécanisme à 2 niveaux. Le premier niveau instaure une responsabilité canalisée sur le propriétaire du navire (convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite

CLC - 1992). Il s'agit d'une responsabilité automatique mais limitée, sauf en cas de faute intentionnelle du propriétaire du navire. Le deuxième niveau est assuré par le fonds international d'indemnisation pour la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures (FIPOL) qui intervient dès lors que le premier niveau est insuffisant.

OIL POLLUTION: FULL COMPENSATION

Full compensation for damage from oil pollution subsequent to an accident suffered by an oil tanker at sea is provided via a two-level mechanism. The first level provides for liability focused on the ship's owner (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, known as CLC-1992).

This liability is automatic but limited, except in the case of intentional wrongdoing on the part of the ship owner. The second level is via the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FIPOL) which comes into play as soon as the first level proves insufficient.

FIPOL ET OMI

Le FIPOL est indépendant de l'OMI. Bien que créé en vertu de conventions adoptées par l'OMI, le FIPOL a une personnalité juridique distincte de l'organisation.

En d'autres termes, il s'agit de deux entités juridiques internationales différentes ayant des fonctions qui sont, elles aussi, différentes.

FIPOL AND IMO

FIPOL is independent of the IMO. Although it was established by virtue of conventions adopted by the IMO, FIPOL is a legal entity of its

own separate from the Organisation. In other words, these are two distinct international entities with functions that are equally distinct.

POLLUTION : DES PLAFONDS DÉPLAFONNÉS

Le système d'indemnisation à deux niveaux instauré par les conventions CLC et FIPOL permet une indemnisation rapide des victimes de dommages de pollution par

hydrocarbures. À la suite des sinistres de l'Erika et du Prestige, pour assurer une réparation intégrale, les plafonds ont été augmentés de plus de 50% le 1^{er} novembre 2003 pour atteindre :

POLLUTION: CAPS UNCAPPED

The two-level compensation system established by the CLC and FIPOL conventions provides for quick compensation of victims of oil-pollution damage. Following

the Erika and Prestige disasters, to ensure complete compensation, the caps were raised by over 50% on the 1st of November 2003 so that they now stand as follows:

1 ^{er} niveau 1 st level		2 nd niveau 2 nd level
Navires inférieurs 5 000 UMS ¹ Ships under 5,000 UMS ¹	4 510 000 DTS ² (7 millions \$) 4,510,000 SDR ² (US \$7 million)	203 millions de DTS (328 millions \$) SDR 203 million (US \$328 million)
Navires entre 5 000 et 14 000 UMS Ships between 5,000 and 14,000 UMS	4 510 000 DTS (7 millions \$), plus 631 DTS (1 018 \$) par unité de jauge supplémentaire 4 510 000 SDR (US \$7 million), plus 631 SDR (US \$1,018) per additional tonnage unit	
Navires supérieurs à 140 000 UMS Ships above 140 000 UMS	89 770 000 DTS (145 millions \$) 89,770,000 SDR (US \$145 million)	

¹ Universal Measurement System ² Special Drawing Rights

LA CONVENTION OPRC 90

La Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures a été adoptée en 1990 et est entrée en vigueur en 1995. Elle complète les textes sur la prévention et la réparation des pollutions par hydrocarbures.

Elle facilite la coopération internationale et l'assistance mutuelle entre les États parties en cas de pollution majeure. En 2000, l'OMI a mis en place un outil similaire pour les pollutions liées aux substances dangereuses et toxiques.

OPRC 90 CONVENTION

The international Convention on oil pollution preparedness, response and cooperation was adopted in 1990 and came into force in 1995. It supplements existing laws on the prevention of and response to oil pollution. It facilitates international

cooperation and mutual assistance between signatory states in the event of major oil pollution. In 2000, the IMO set up a similar tool for pollutions caused by dangerous and toxic goods.

LA CONVENTION SAR : VERS UNE EFFICACITÉ ACCRUE

La convention sur la recherche et le sauvetage en mer de 1979 a pour objet de coordonner l'action des États parties en cas d'accident en mer. Même si l'obligation d'assistance des navires en détresse est traditionnellement prévue en droit maritime, aucun texte avant cette convention n'organisait

les opérations de recherches et de sauvetage proprement dites. Aujourd'hui, chaque État côtier se voit attribuer une zone géographique de sauvetage. Un tel découpage de l'espace permet d'optimiser les opérations (délais et efficacité).

SAR CONVENTION: TOWARDS INCREASED EFFECTIVENESS

The 1979 Convention on Maritime Search and Rescue at Sea aims at coordinating the action of signatory States in the event of accidents at sea. Even though maritime law traditionally provides for the obligation to assist ships in distress, prior to this

Convention, no legal text had arranged for search and rescue operations properly speaking. Today, every coastal country is assigned a rescue area along its shores. Such distribution of duties helps optimise operations (time-saving and more effective).

LA CONVENTION STCW

La convention sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets de veille, adoptée en 1978 et entrée en vigueur en 1984, est le premier texte à avoir établi des normes internationales de compétence des gens de mer. Le contrôle systématique et obligatoire par l'OMI incite les États à se conformer à ces normes. Une liste blanche des États vertueux est publiée, la France en fait parti.

STCW CONVENTION

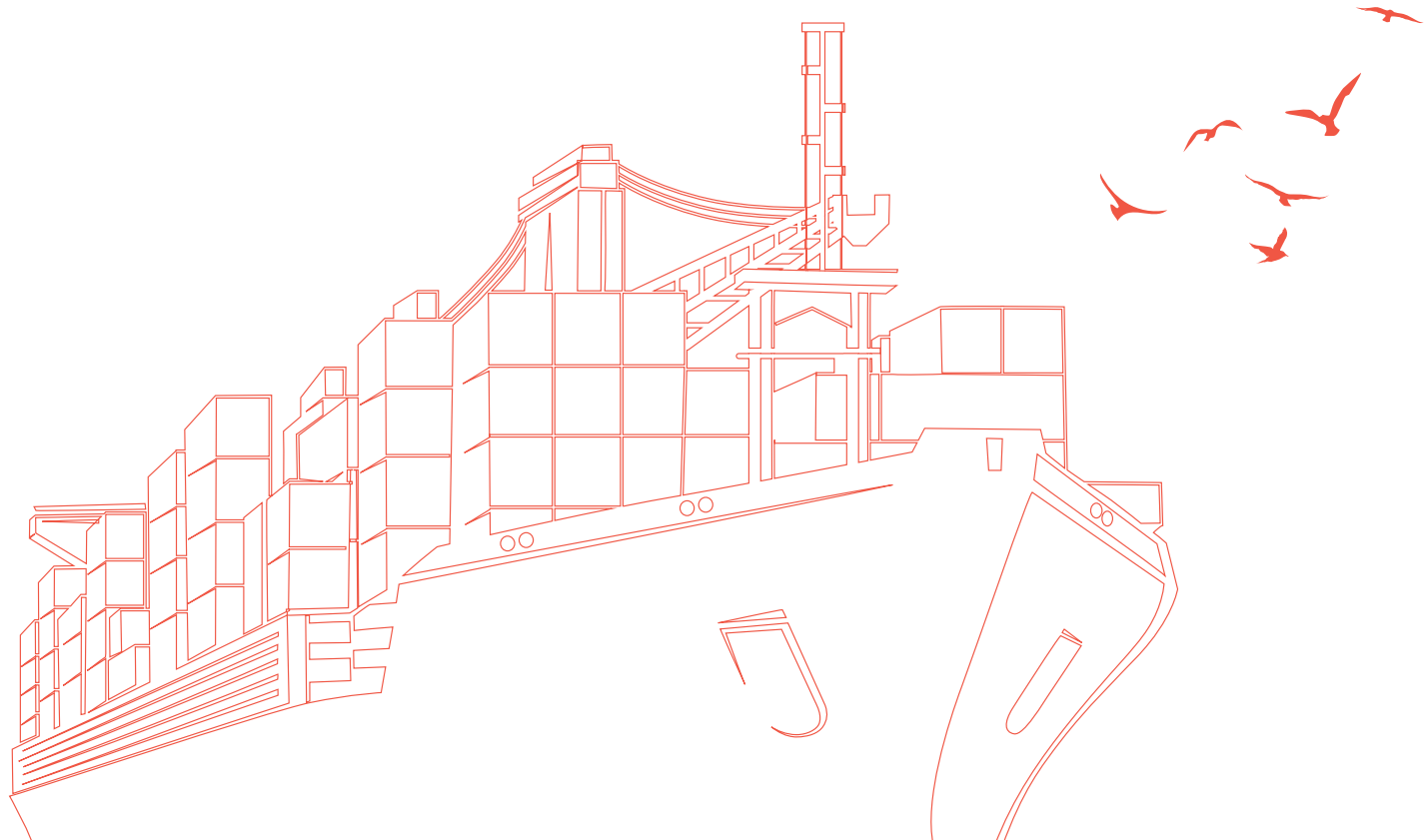
The Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, adopted in 1978 and entered into force in 1984, is the first instrument to have established international standards of competency for seafarers. Systematic and mandatory inspections by the IMO are further encouragement for States to comply with these standards. A white list of virtuous States is published, France is one of them.

LA FORMATION : UNE PRIORITÉ POUR LES ARMATEURS

Les armateurs veillent à l'application optimale de la convention STCW. Ils vérifient notamment la compétence des marins, leurs effectifs et la disponibilité des documents nécessaires à bord. Ils doivent mettre en place, en amont, une coordination efficace pour la gestion des situations d'urgence.

TRAINING: A PRIORITY FOR SHIPOWNERS

Ship-owners see to the optimum enforcement of the STCW convention. In particular, they check the competence of seafarers, that they are staffed in appropriate numbers and have all the required equipment onboard. They must also ensure efficient coordination to anticipate emergency situations.





47, rue de Monceau, 75008 PARIS - FRANCE
Tél. : +33 (0)1 53 89 52 52 - www.armateursdefrance.org
 @ArmateursFR